CAMARA DE SENADORES

SECRETARIA - DIRECCION GENERAL LEGISLATIVA

XLVª Legislatura – 1er Período
4 DE OCTUBRE DE 2000

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

Carpeta: S/C **Distribuido:** 473/2000

UNION NACIONAL DE OBREROS Y TRABAJADORES DEL TRANSPORTE
- UNOTT -

A U D I E N C I A

Versión taquigráfica de la reunión del día
4 de octubre de 2000

- Sin corregir por los oradores -

ASISTENCIA

Miembros	:	Senadores Marina Arismendi, Rafael Michelini y Roberto Scarpa
Invitados Especiales	:	Representantes de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte (UNOTT): Jorge Silvano, Fernando Fernández y Héctor da Cunha
Secretario	:	Julio Méndez Vila
Ayudante	:	María Cecilia Fernández

(Ingresa a Sala una delegación de la UNOTT)

SEÑORA PRESIDENTA.- Damos la bienvenida a la delegación de la UNOTT, quienes nos han hecho llegar algunos planteos. A su vez, tenemos a consideración un decreto de agosto de 2000 de la Dirección Nacional de Transporte. Quiero aclarar que hay aspectos que son específicos de esta Comisión y otros que no son de competencia nuestra. Mi intención no es señalar a la delegación lo que debe plantear, sino explicarle cuáles son los temas que podemos abordar en esta Comisión.

SEÑOR FERNANDEZ.- En primer lugar, deseo agradecer a la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado la posibilidad de debatir nuevamente sobre un tema tan complejo e interesante como es el del transporte en el país y sus incidencias. Como bien señalaba la señora Presidenta, nuestro objetivo es abordar los aspectos de último momento –además de los denunciados en más de una oportunidad por la UNOTT- que tiene que ver con el decreto de agosto de 2000 que hace referencia a la introducción de tecnología y de sistemas automáticos de expedición de boletos en las unidades de transporte colectivo en el área suburbana.

Este tema que forma parte de la problemática del transporte, al que oportunamente la UNOTT en su documento de respuesta a la crisis del sector había planteado como una necesidad la posibilidad de discutir su reestructura en un marco en donde intervinieran no sólo los trabajadores, sino también los empresarios, las autoridades de los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Trabajo y Seguridad Social, así como los propios usuarios en tanto actores involucrados en el proceso del transporte, tuvo a nuestro entender como respuesta sorpresiva de parte del Ministerio competente la promulgación de este decreto, lo que para nosotros además de ser una medida poco pensada y debatida, puede tener importantes efectos sobre el mundo del trabajo. Pensamos que la introducción de tecnología en un sector tan sensible en tanto es un fuerte empleador de mano de obra uruguaya, puede traer como consecuencia la pérdida de importantes puestos de trabajo y una notoria rebaja salarial para algunos trabajadores. A nuestro entender, si no se elabora un marco preciso en el que intervengan todos los actores proponiendo sus ideas, seguiremos implementando pequeños parches que ante la crisis y frente a la reestructura que se debe abordar, van a ser insuficientes en la medida en que el Estado no asuma su rol regulador y no instrumente políticas en esa materia.

En ese sentido, en el mismo documento de la UNOTT a que hacía referencia se establece una veintena de propuestas de las cuales algunas de ellas no sólo analizan la crisis, sino que también plantean la derogación de algunos im-

lt

puestos que afectan fuertemente al sector como, por ejemplo, el de IMESI, el 5% que se tributa al Ministerio de Transporte y Obras Públicas sobre la venta total de pasajes, el 9,2% sobre actividad bonificada que se vuelca al Banco de Previsión Social por compensación y tarea insalubre de los trabajadores del transporte y el pago del IVA ya que el transporte como tal paga el 23% por ese concepto sobre las compras que facturan como consumidor final. Todo este complejo entramado impositivo sobre el sector, indudablemente, hace que esté soportando una crisis importante.

Esta denuncia que hicimos en su momento sobre la carga tributaria que tiene el sector nos fue respondida, por lo menos, por el propio Director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto en su Mensaje Complementario en oportunidad de discutirse el Presupuesto quinquenal con un aumento del IMESI a los combustibles. Esto nos sorprende sobremanera porque sabemos que, en definitiva, este nuevo aumento del IMESI sobre el valor del combustible redundará en un aumento mayor del valor del boleto o, en su caso, lo terminarán asumiendo las empresas como nuevo costo final.

Nuestra inquietud es la de volver a replantear la necesidad de crear un ámbito multisectorial en el que intervengan todos los actores involucrados y en donde a este tipo de actitudes al que hacía referencia le anteceda una previa discusión y análisis más exhaustivo, a los efectos de que esos parches que se intentan implementar permanentemente en el transporte no tengan las consecuencias que efectivamente han tenido en el correr de los últimos años.

Esta es la introducción que queríamos hacer al planteo de este tema. Como decía la señora Presidenta, somos conscientes de que hay algunos puntos que la Comisión no puede tratar, pero, en verdad, nos pareció propicia la oportunidad para replantearlos.

SEÑOR SILVANO.- En principio, quisiera decir que hemos tenido muy en cuenta la celeridad de la Comisión para recibirnos, sobre todo cuando no hace mucho tiempo concurrimos a este ámbito para tratar el conflicto de la empresa "Olivera Hermanos" de Maldonado. Precisamente, esta situación todavía no ha quedado resuelta y en las próximas horas está previsto un resultado final de las negociaciones las que, aparentemente, terminarían con el reingreso a sus tareas habituales de los trabajadores que están en el Seguro de Paro. De resolverse este punto, se solucionaría un elemento esencial del conflicto y quedaríamos, de alguna forma, en un "impasse ".

Al mismo tiempo, sabemos que la Comisión tiene material de las actas de la exposición de la UNOTT en la Comisión de Asuntos Laborales del Senado, por lo cual, si no es necesario, no nos extenderemos en un tema que ya fue planteado en otra Comisión.

lt

No obstante, hemos traído una copia de nuestros documentos que, de alguna manera, son una propuesta alternativa a la crisis.

Debe tenerse en cuenta que hay una interrogante que la sociedad debería hacerse en tanto los trabajadores no pretendemos reestructuras que afecten los puestos de trabajo y los ingresos y salarios de los trabajadores. Alguien podría preguntarse si el transporte es viable y si hay salidas para esta situación. Nosotros estamos convencidos de que existen soluciones y que son posibles. Para ello hemos elaborado un cúmulo de veinte ideas en el intento de hacer un aporte constructivo para un posible debate.

Quisiera remarcar que para nosotros, en lo inmediato, es impostergable la implementación de ámbitos generados por el Estado para que, con la participación activa de los trabajadores, los usuarios y los propios municipios se inicie una discusión de la reestructura de los servicios públicos de pasajeros, por lo menos, en el área metropolitana. En realidad, no nos oponemos a los procesos de reestructura y modernización; es más, desde hace más de diez años, con poco éxito, estamos impulsando la posibilidad de discutir una profunda transformación de los servicios de transporte.

Creemos que éstos precisan un estudio profundo y la implementación de medidas globales que ataquen no sólo un aspecto parcial como puede ser la introducción de tecnología o la exoneración de impuestos, sino que aborden al conjunto de los problemas. Cabe agregar que tampoco nos oponemos a los avances tecnológicos, sino que por el contrario ponemos el énfasis en cómo se utilizan y al servicio de quién, así cómo estos avances van a impactar en el mundo del trabajo. Obviamente, deberá tenerse en cuenta los objetivos de la utilización de esa tecnología. Dicho de otro modo, si la tecnología va a ser un instrumento para mejorar los servicios y la atención a los usuarios e, inclusive, mejorar las propias condiciones laborales, nosotros no nos oponemos. Sin embargo, creemos que en un país que está muy atacado por la desocupación éste no es el momento apropiado para provocar un aumento de la pérdida de puestos de trabajo que, efectivamente, pueden ser útiles desde muchos ángulos de la sociedad. Sin embargo, además de dejarles el documento que hemos traído, queremos poner de manifiesto nuestra disposición a discutir este tema y agregar, a modo de información, que el 25 de octubre vamos a tener una asamblea general del gremio donde se analizará la forma de generar condiciones para poder hablar, en términos generales, sobre la tecnología y todos los temas vinculados a la reestructura. Aclaro que no tenemos temas tabú, pero sí establecemos nuestra plataforma o nuestro programa, que tiene que ver con la cantidad de empleos que contará el sector, con los convenios salariales y con las categorías vigentes.

De no regularse efectivamente estos asuntos no sé que ocurriría, porque lo que indica el proceso de introducción de tecnología en todo el mundo es que don-

de la regulación no ha surgido de la negociación entre los actores ha generado un impacto muy fuerte con perjuicios para el ámbito del trabajo.

Esto no debería ser así y la paradoja es que la mayor capacidad del hombre para introducir los avances de la ciencia y la técnica en la producción, lejos de haber acarreado una mejor calidad de vida para los seres humanos en el planeta, ha ocasionado lo que en Europa se llama "paro forzoso" o "paro tecnológico", temas que son muy complejos. No nos negamos a abordar estos asuntos, pero nos parece que sin duda es necesario un marco de negociación que implique tener en cuenta todos los aspectos. Precisamente, un aspecto esencial de las políticas de Estado está vinculado con los temas que se están discutiendo dentro del proyecto de Presupuesto, ya que si bien en el país no hay subsidios, también es cierto que las cargas impositivas del sector significan precios en las tarifas de los servicios de transporte; se trata de algo que pagan los usuarios.

Es muy difícil que haya una estrategia de aliento al servicio público con un contenido social si no se promueven servicios mejores y más baratos, a fin de que los precios sean accesibles para la población. Parecería que, por la vía de los hechos, vamos a seguir generando una cultura de exclusión y marginación con respecto al trabajo, que viene a ser la contracara de algunos de los otros problemas que en alguna oportunidad hemos planteado como, por ejemplo, la violencia que se genera en los servicios de transporte público. Esto no es otra cosa que la expresión de un país donde no funcionan las chimeneas de las fábricas y tampoco hay otras formas de que la gente se sienta útil participando en la producción de la riqueza de la sociedad.

Vemos todos estos aspectos con preocupación y apelamos al Parlamento porque sentimos que el tiempo pasa, la reestructura se sigue aplicando y no tenemos espacios de diálogo; si no hay voluntad por parte de los otros actores, no nos va a quedar otra alternativa que defender con mucha firmeza los puestos de trabajo y los niveles salariales de los trabajadores del sector.

SEÑORA PRESIDENTA.- En lo que tiene que ver con la empresa Olivera, podemos decir que es un tema que está vinculado a la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social como a la de Transporte y Obras Públicas. El problema laboral vinculado al seguro de paro y la situación de un conjunto de trabajadores, se suma a otro que tiene que ver con la seguridad y el incumplimiento con respecto al estado de los vehículos y a las normativas vigentes. En ese sentido, hablamos con el Director Nacional de Transporte, quien conoce esta realidad porque, en su momento, fue Director de Transporte de la Intendencia de Maldonado. Digo esto a fin de informar a nuestros visitantes que se trata de un tema que desde el Senado hemos venido siguiendo y compartiendo, asimismo, con el señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social.

lt

SEÑOR SILVANO.- Aprovecho que la señora Presidenta ha nombrado al Director Nacional de Transporte para hacer mención a un dato importante.

Luego de que se anunció públicamente el decreto hemos expresado formalmente la necesidad de que se convocara un ámbito general, por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, para discutir los aspectos que tienen que ver con la reestructura.

En principio, el señor Director quedó en comunicarnos, el día viernes, la posible voluntad política de convocar a trabajadores y empresarios, lo que sería muy importante.

Asimismo queremos agregar que en el día de ayer –por quinta vez en lo que va del año- insistimos en la necesidad de concretar una entrevista con el señor Presidente de la República, porque entendemos que si no se aborda con tiempo la problemática del sector, se puede producir un colapso que traiga elementos de desregulación, lo que en la región ha sido muy negativo en cuanto a la calidad del servicio. Precisamente, en la región la experiencia de desregulación ha sido nefasta, aunque en otras partes del mundo el transporte está fuertemente regulado y hasta es subsidiado.

Reitero que el señor Facello quedó en respondernos el día viernes acerca de la voluntad de convocar un ámbito de discusión. De todas formas podemos decir que ya existe uno en la Intendencia Municipal de Montevideo, pero sólo abarca los aspectos de la reestructura del transporte urbano; obviamente es necesario estudiar el tema en forma global, teniendo en cuenta la situación del área metropolitana, que es muy compleja.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos el material que nos han dejado y queremos decir que, como hacemos siempre –salvo un pedido en contrario- mandaremos la versión taquigráfica de esta sesión al Ministerio, ya que las preocupaciones que se han planteado son las mismas que las que tiene esta Comisión y las abordaremos, no sólo en el Presupuesto, sino dentro del conjunto de problemas que el propio Ministro ha planteado con respecto al desarrollo de sus planes, que tienen que ver con el corredor en torno al departamento de Montevideo aunque, teniendo en cuenta los accesos, también se vinculan con los servicios urbanos, suburbanos e interdepartamentales.

Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 14 y 48 minutos)

lt

Memorandum proporcionado por la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte (UNOTT)

NUESTRA RESPUESTA A LA CRISIS

ANTECEDENTES Y DIAGNOSTICO

Hoy se habla por todos lados de crisis en el transporte y que el mismo se debe reestructurar. Pero la crisis tiene una historia y un porqué. Entretanto la reestructura que venga, no podrá ir contra los trabajadores ni contra el usuario como siempre estilan los gobiernos blanquicolorados y las clases dominantes de nuestro país.

El transporte urbano y suburbano de Montevideo y del área metropolitana, periódicamente sufren crisis profundas. Dichas crisis vienen acompañadas de una crisis menos notoria pero permanente. Ello se debe a que básicamente el transporte no fue concebido como un servicio público y social, sino como fuente de recaudación de impuestos nacionales y municipales. Además, se diseñó en otra época y para otra ciudad, con características diferentes y que no vivía los problemas de la crisis económica que hoy padece el Uruguay, producto de las políticas neoliberales aplicadas en sucesivos gobiernos desde los 70 hasta la actualidad.

Si tomamos la realidad del transporte montevideano desde 1960 hasta nuestros días encontraremos que ya en aquellos años hubo que resolver una crisis caracterizada por el envejecimiento de las flotas de CUTCSA y AMDET, que encarecían el funcionamiento; que no prestaban un servicio adecuado y casi no atendían las zonas periféricas de la ciudad, mientras casi todas las líneas convergían a Plaza Independencia o Aduana. La solución fue extender algunas líneas, autorizar la renovación de flota de AMDET, autorizar nuevos permisos a CUTCSA y crear nuevas empresas que atendieran la demanda de líneas transversales. Así nacieron COETC, UCOT y COMESA. Luego en 1968 surgieron CODET y CUTU para atender la demanda insatisfecha a escala interurbana.

En 1975, nuevamente la crisis se hace patente en el transporte. La congelación de precios, salarios y tarifas de 1968 hizo que las empresas recaudaran recursos insuficientes para mantener sus servicios. La crisis del petróleo de 1973 agravó la situación y la aplicación de la política económica por parte del gobierno dictatorial que liberó la oferta y la demanda de los insumos del transporte, precipitó la crisis, especialmente en el ente municipal. En 1974 en el Cónclave de Solís los militares en su intento de terminar con el movimiento sindical resolvieron terminar con AMDET. La solución adoptada fue desmunicipalizarla, transfiriendo las deudas a sus trabajadores. Así se crean tres nuevas cooperativas: COTSUR; COOPTROL y RAINCOOP.

Sin embargo los motivos de fondo de la crisis quedaron intactos, la merma en la venta de boletos que ya había sido detectado se hizo de particular importancia en 1980. A ello se agregó el quiebre de la tablita de Noviembre de 1982, que incrementó en el orden del 100 por ciento el

valor de los repuestos de importación y otros insumos, lo que aumentó considerablemente los costos. La vetustez de la flota de las cooperativas que se arrastró hasta principios de los 90 llevó la crisis a una situación límite, al momento de asumir el gobierno municipal la administración frenteamplista. Entretanto CUTCSA y COMESA vivían a expensas del pasaje que no podían transportar las cooperativas. Fue en esa época en que desaparecieron dos empresas de tipo cooperativo: COOPTROL y COTSUR. Luego de la renovación de flota concretada durante el primer gobierno municipal frenteamplista, las cooperativas recuperaron parte del mercado perdido y la crisis comenzó a visualizarse en CUTCSA

EL ESTUDIO DE LA O.E.A. Y LAS PRIMERAS MEDIDAS UNILATERALES

1) A mediados de 1991 un equipo técnico de desarrollo regional de la OEA trabajando junto a profesionales de la INTENDENCIA presentó a la I.M.M. un estudio llamado "PROYECTO FUNCIONAL DE LA RED DEL TRANSPORTE DE MONTEVIDEO". Algunas de las ideas presentadas en el documento y que en forma oficiosa y no oficial ha llegado a nuestro conocimiento plantean los lineamientos centrales de un proceso de reestructura.

"Por ejemplo hay un análisis en cuanto a que los recorridos de los ómnibus son extremadamente sinuosos, largos, superpuestos los unos con los otros, a que la velocidad de circulación de las unidades es excesivamente lenta (un promedio de 16 km. por hora) y que sus frecuencias son muy bajas".

La flota no se adapta a las características de la ciudad por su tamaño (unidades de grandes dimensiones cubren tanto las zonas de alta como de baja densidad de circulación). Existen pocas conexiones transversales como las líneas troncales. Hay que tener en cuenta que la actual red de transporte montevideana data de más de treinta años y no ha tenido sustanciales modificaciones. Si analizamos las cifras, la irracionalidad del funcionamiento del sistema hoy vigente salta a la vista. Entre 1960 y 1992 la demanda de transporte público en la capital disminuyó en un 30% (150 millones de boletos menos vendidos). Sin embargo las compañías de transporte mantienen la misma cantidad de unidades de comienzo de los años 1960 y aún más actualmente en servicio.

El plan propuesto por los expertos de la OEA tiende a la creación paulatina en Montevideo de una red estructural del transporte (RET).
La RET contaría con líneas troncales de gran capacidad y líneas locales alimentadoras que se conectarían con las primeras en un lugar físico que el plan llama terminales de integración. Los recorridos troncales serían los corredores: Agraciada, 8 de Octubre, General Flores y Av. Italia.

- A las líneas troncales que realizaran los movimientos de altos volúmenes de pasajeros se sumarían otras dos: las alimentadoras que llevarían a la gente desde los barrios hasta los polos regionales en las que se levantarían las terminales de transbordo y las

complementarias, independientes del sistema estructural y que ligarían a los barrios entre sí y con el centro.

- En total el plan prevé la creación de 15 líneas troncales y 15 radiales.

La búsqueda de una mayor fluidez del transporte en especial en las vías en que se desplazan las líneas troncales de la (RET) es uno de los objetivos principales del proyecto.

La Intendencia Municipal de Montevideo ha tomado pequeñas medidas coincidentes con la propuesta del proyecto, la creación de las Líneas directas (LD) y las locales (L) que cumplen el rol de las alimentadoras previstas en la RED va en el sentido del plan de la OEA como también el levantamiento de distintas terminales de ómnibus.

La encuesta origen-destino realizada entre 1996 y 1997 por Interconsult complementa la información en el mismo sentido que el estudio de la OEA. Por lo que todo apunta a que por allí continuaría el proyecto de reestructura del transporte urbano de pasajeros.

El boleto Montevideo, los transbordos locales y la construcción de las terminales de transbordo del Cerro y del Paso de la Arena parecen ser las primeras medidas de un plan que apunta en esa dirección.

Pero como la retracción en la venta de boletos se mantuvo año a año a un ritmo constante, hoy la crisis que afecta al conjunto de las empresas del transporte es de carácter estructural.

A modo de ejemplo puede señalarse que en el año 1998, todo el sistema vendió 7.532.985 boletos menos que en el período anterior y que en 1999 duplicó las pérdidas, vendiendo 14.936.375 boletos menos, todo lo cual se acumula a las pérdidas registradas en los últimos años.

Los trabajadores del transporte nos encontramos inmersos en una crisis global y estructural en todo el sector.

SECTOR TAXÍMETRO

En el taxímetro la caída de la demanda adquiere dimensiones alarmantes. La flexibilizaron y la desregulacion de las relaciones de trabajo campean en nuestro sector.

El taxímetro es un buen ejemplo o un adelanto en materia de desregulación y flexibilización laboral.

Lo es en su forma organizativa de trabajo.

a)Turnos habituales que sobrepasan la jornada laboral mundial.
b)No pago de esa recarga horaria.
c)Nocturnidad y feriados no reconocidos.
d)Riesgos de la empresa trasladados al trabajador, ejemplo multas, siniestros, taller, ablande, etc.

Lo es también en su expresión represiva

a) Obligación o incitación a la firma de documentos por una suma que no se percibe
b) Despido por una medida gremial.
c) Sanciones por aparente mala conducción.
d) Listas negras vinculadas a los seguros.

También se expresa en las formas de retribución salarial.

a- Cobro de un porcentaje por todo concepto de la producción.
b- No hay retribución ninguna por la profesión y el riesgo.

El salario en el sector taxímetro está directamente condicionado a la oferta y a la demanda y en este sentido los materiales que estudian ese comportamiento en los últimos años son alarmantes y la proyección hacia los próximos genera un campo de incertidumbre total.

SALARIO

El salario del trabajador del taxi está 100% atado a la demanda haciéndonos jugar al papel de socio minoritario, desnaturalizando en nuestra tarea diaria la necesidad de luchar colectivamente por recuperar el salario que no es otra cosa que una parte de la fuerza que generamos. La última recuperación salarial data de 1986(27%), y como eje central se ha vuelto a introducir en la plataforma el tema salarial. Algunos números nos lo demuestran en forma más que clara:

Canasta familiar $U 14.397, Ingreso máximo promedio del 20% más pobre $U 5.713, Ingreso mínimo del sector ómnibus $U 7.900 (8hrs.), Ingreso mínimo promedio del taxi $U 5.200 (12hrs.).

Hay un tiempo importante de la jornada laboral por el cual no percibimos retribución alguna, que es cuando no hacemos un viaje pero igualmente desempeñamos nuestra profesión y mantenemos los riesgos de la misma.

Dejando aun este aspecto de lado e intentando analizar una recuperación salarial por el lado del porcentaje, surge claramente que no es el camino.

1- La pérdida de viajes de los últimos 5 años es sostenida año tras año, por lo que un mayor porcentaje con menor cantidad de viajes no supondría crecimiento salarial.
2- El crecimiento del parque automotor, alarga el tiempo necesario de un viaje, por lo que para percibir lo mismo necesitamos un tiempo mayor y se aumentan los riesgos por accidentes o sanciones de tránsito.
3- Por último, dejando los elementos técnicos y pasando a lo ideológico de contenido clasista, estas formas de cobro ligado directamente a la producción potencian la insalubridad, el individualismo en detrimento de los valores colectivos, generando en la pelea cotidiana por el jornal y la supervivencia, la prescindencia del valor de la herramienta sindical para una lucha colectiva.

PROPUESTA DE RECUPERACION SALARIAL

Incluir al 27% existente una partida de sueldo fijo que nos equipare con el salario mínimo del resto del transporte o sea $7 900 por 8 horas de trabajo. Partida que se ajustaría en igual forma y tiempo que el resto de las ramas del transporte, y según IPC
De esta forma se procura despegar el salario de la producción terminando con esta injusta e insolidaria forma de remuneración.

Por otra parte, en un sector en donde la ilegalidad campeasé torna imprescindible establecer un mecanismo indirecto de cobro de los beneficios sociales (aguinaldo, licencia, vacacional, etc.).

En concreto estamos pensando en el cobro de estos beneficios vía ventanilla, comprometiendo en su instrumentación al ministerio de trabajo y a la Intendencia Municipal de Montevideo.

TELEFONISTAS DE PARADA

Los telefonistas de parada y sus reivindicaciones es necesario analizarlas desde la óptica general del gremio. Un sector que a mediados de la década del ochenta laudó su salario, lo que todos conocemos como "la ficha". Todos los beneficios que percibe un trabajador de cualquier actividad, para el compañero telefonista desde esa fecha hasta hoy han estado ausentes, carente de una legislación laboral.

216 telefonistas y sus familias viven hoy con la angustia comprensible de quien no tiene reconocido sus derechos elementales: afiliación al BPS, seguro de desempleo, cobertura de salud, ni aguinaldo ni licencia vacacional. Es hora hoy que la lucha de los telefonistas de parada pase a ser una pelea del gremio todo.
Desde el 90 a la fecha los compañeros han elaborado proyectos que la patronal ha obstaculizado permanentemente con la complicidad del gobierno nacional.

En el año 94 fue aprobado un proyecto en la Junta Departamental que contemplaba toda esta problemática, proyecto que fue impugnado por la patronal con mil firmas. El argumento que manejo la patronal (y hay documentación al respecto) fue que no tenían ninguna vinculación laboral con los telefonistas y que el sistema de parada no era utilizado por la inmensa mayoría de los permisarios.

Por lo tanto desde entonces han sido solo los telefonistas los que han garantizado este servicio. Es hora hoy de que el gremio asuma la pelea de los telefonistas de parada como propia.
Por eso proponemos:

1- LA INMEDIATA ADJUDICACIÓN DE TODOS LOS PERMISOS DE PARADA DE MONTEVIDEO A COOTELPA

2- LA CONVOCATORIA A AFILIACIÓN AL BPS DE TODOS LOS COMPAÑEROS.

QUE LAS COMISIONES EXISTENTES EN LAS PARADAS QUE SE OPONGAN A ESTAS VÍAS DE SOLUCIÓN SE HAGAN RESPONSABLES SI

ES NECESARIO FRENTE A LA JUSTICIA DE PAGARLES TODOS LOS BENEFICIOS A LOS COMPAÑEROS.

LA REESTRUCTURA EN EL SECTOR INTERDEPARTAMENTAL

En este sector la crisis hizo eclosión con el quiebre de la empresa ONDA que dio inicio a un proceso de reestructura en el sector interdepartamental de pasajeros, no cumpliéndose por parte de los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y el de Seguridad Social, con el convenio de absorción del personal de dicha empresa como condición de los pliegos de licitación de las líneas.

Este hecho junto al desmantelamiento de AFE dio inicio a un proceso de reestructura en el sector interdepartamental pautado por la desregulación de los servicios, la rebaja salarial, la pérdida de puestos de trabajo y la persecución sindical.

La aplicación de esa política generó la ausencia de una concepción social en los servicios de transporte de pasajeros, quedando pueblos enteros aislados, con las graves consecuencias económicas, productivas, sociales y culturales para el interior del país.

Este proceso salvaje de reestructura continuó con la transformación unilateral de la empresa COPSA a partir del decreto reglamentario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de enero de 1991, que habilitó el establecimiento del sistema micro en el sector interdepartamental, sin los coches adecuados, sin una reglamentación que atendiera criterios técnicos y sin abordar los aspectos sociales y laborales que contuvieran, entre otros temas importantes, la consecuencia de estos cambios sobre la salud laboral del trabajador.

A pesar de esta reestructura salvaje la crisis en este sector continúa agravándose llevando a que en la actualidad salgan de Tres Cruces un 40 por ciento menos de servicios de línea que en 1994, el crecimiento del transporte informal, lo que ha llevado a que el propio presidente de ANETRA Lázaro Lizarraga denunciara días atrás que hay empresas que cierran en rojo y que están al borde de la quiebra.

En definitiva, hoy se hace urgente una reestructura a fondo de todo el sistema, sobre bases sólidas y con una concepción social para preservar los puestos de trabajo, la actual composición social (relación obrero patronal) y asegurar el derecho de los usuarios a un traslado en condiciones dignas. No es posible que las empresas deban recurrir a la venta de boletos a crédito o a sorteos de electrodomésticos, con el afán de captar usuarios.

Tampoco es posible que en aras de abatir costos, las transportistas incrementen el número de unidades que trabajan con sistema micro, sin contar con los vehículos adecuados: coches grandes, pensados para trabajar con guarda, que hoy los vemos circulando a cargo de un conductor-cobrador, con los riesgos que ello acarrea.

OBJETIVO CENTRAL

El transporte colectivo de pasajeros debe ser considerado como un elemento sustancial y principal en la resolución de los problemas de circulación y traslado en la ciudad, atendiendo a que el fundamento principal para el transporte es mover personas y no vehículos. Es más fácil y económico mover 1.500 ómnibus que 300.000 autos para lograr el mismo objetivo. Hay que apostar al desplazamiento colectivo y no al individual.

Consecuentemente con lo anterior se considera como principio fundamental la definición de carácter político del transporte colectivo de pasajeros como un **servicio público y social** y obrar en consecuencia.

Una interrogante que abre esta definición es hasta que punto se puede desarrollar el transporte colectivo de pasajeros como un servicio público y social sin una activa participación del Estado a través de una política de subsidios, de la regulación de los servicios y hasta la posibilidad de la búsqueda de nuevas formas jurídicas de las empresas que prestan los servicios del sector.

Si el transporte es un servicio social y no da en la actualidad los niveles de rentabilidad compatibles con el objetivo de lucro que motiva centralmente a las empresas capitalistas, no se puede desarrollar el servicio con esa concepción sin reestructurar también a fondo a las empresas que prestan los servicios en el sector, promoviendo la participación municipal y/o estatal en empresas mixtas, así como la autogestión social del servicio público de pasajeros.

El objetivo central será entonces asegurar a la población el derecho al traslado y a la circulación (en situaciones normales) al menor costo, con el propósito de **elevar la calidad de vida.** Para ello deberá comenzarse por los siguientes ítems:

1) Menor tiempo de espera en las paradas.
2) Menor tiempo de traslado.
3) Unidades limpias y confortables.
4) Precios razonables.

Para lograr lo anterior se requiere **superar la crisis** de las diferentes empresas del transporte asegurando su supervivencia, **los puestos de trabajo, la actual composición social (relación obrero patronal)** y en consecuencia el **servicio a la población.**

Para ello habrá que romper la espiral diabólica planteada entre la baja venta de boletos y la reducción de los servicios, donde sea tenida en cuenta la concordancia tanto de colectivos urbanos y suburbanos como taxis, en el **área metropolitana.**

PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE LOS TRABAJADORES SOBRE EL PROCESO DE REESTRUCTURA A MEDIANO Y LARGO PLAZO

POR UNA POLÍTICA DE ESTADO PARA EL SECTOR

Una política de Estado para el sector implica:

1) Una política de subsidios como existe en la mayoría de los países desarrollados para impulsar el transporte colectivo de pasajeros como un servicio público y social.
2) Es imposible pensar en una reestructura a mediano y largo plazo que integre y modernice el sistema de transporte público sin un Plan de Medidas de Emergencia para evitar el colapso del sector
   Exigimos la modificación de la voraz política fiscal del Estado con la eliminación de los impuestos nacionales que afectan al sector (IVA-IMESI) y los aportes especiales que en una última medida de gobierno nacional aumentaría al 9.2% los aportes al Banco de Previsión Social, ya que los costos económicos de esta política lo pagan los usuarios en el precio del boleto.
3) La integración y modernización del transporte colectivo de pasajeros. Es imposible pensar en una estructura efectiva, racional del transporte sin vincular las empresas y sistemas del área (empresas urbanas, empresas suburbanas, transporte por vías férreas, etc.) El país no puede embarcarse en una reestructura que tendrá altos costos de inversiones económicas sin pensar en la regulación y coordinación de los sistemas de transporte público de pasajeros de acuerdo a un plan estratégico y global. Este plan precisa del esfuerzo, de la elaboración y la coordinación de los actores públicos en función de los intereses nacionales. Coordinar las acciones hacia un servicio de transporte en conjunto con la ociosa estructura de servicios por vía férrea que darían óptimos resultados en zonas de baja densidad poblacional y permitirían la conexión de los usuarios con posibles terminales de transbordo, así como coordinar los servicios del área urbana y suburbana a través de un **boleto metropolitano y/o pasaje hora** que permita utilizar indistintamente cualquier servicio del área hacia cualquier punto, sin una doble erogación y dentro del período de tiempo determinado.

ES POR ESO QUE PROPONEMOS LA CREACIÓN DE UN ÁMBITO INSTITUCIONAL DE DEBATE NACIONAL CONVOCADO Y ORIENTADO POR EL ESTADO CON LA PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES, LOS EMPRESARIOS, EL GOBIERNO NACIONAL Y LOS GOBIERNOS MUNICIPALES, PARA REGULAR EL PROCESO DE REESTRUCTURA EN EL SECTOR Y ACORDAR Y CONSTRUIR ENTRE TODOS UNA ALTERNATIVA HUMANA Y SOLIDARIA QUE MEJORE LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS A LA POBLACIÓN Y ASEGURE LOS PUESTOS LABORALES DE LOS TRABAJADORES.

ÁREA METROPOLITANA

Es imposible pensar en una reestructura global del sistema de transporte montevideano efectiva y racional, sin vincularla al Plan de Ordenamiento Territorial que está unido al desarrollo del Area Metropolitana. El país no puede embarcarse en una reestructura que tendrá altos costos en inversiones económicas sin pensar en la regulación y coordinación de los sistemas de transporte público de pasajeros de acuerdo a un plan estratégico y global que abarque el Departamento de Montevideo y sus líneas de comunicación con los departamentos limítrofes. Este plan precisa del esfuerzo, de la elaboración y el

estudio y la coordinación de todos los actores públicos (M.T.S.S., M.T.O.P., I.M.M.) en función de los intereses nacionales.

Vemos necesario para darle coherencia al conjunto del sistema, la coordinación de los servicios de transporte del área urbana y suburbana, eliminando la competencia desleal entre las empresas (Basada en la brutal rebaja salarial de los trabajadores del sector suburbano) alentada por una politica del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En ese sentido proponemos:

1) Necesidad de racionalizar el sistema de transporte metropolitano mediante una planificación adecuada de las unidades y lineas de transporte adaptando la oferta del sistema a las demandas de la población, eliminando la superposición de líneas y la competencia inútil, distribuyendo mejor el transporte en el conjunto del área metropolitana con el objetivo simultaneo de mejorar la rentabilidad económica del sistema, la calidad de servicio a la población, y asegurar los puestos laborales.
2) Mejoras en la velocidad operacional ya que el mismo incide fuertemente en la relación oferta-demanda al ser un factor a tomar en cuenta al momento de utilizar el servicio. Fundamentalmente porque el servicio en el sector suburbano se realiza en su enorme mayoría con conductor-cobrador, constatándose tiempo de embarque por pasajero de casi el doble a los computados en los ómnibus corrientes. Para ello será necesario la implementación de una serie de medidas que van desde la regulación de estacionamientos hasta la introducción de tecnología que permita realizar la tarea de forma más rápida, eficaz y productiva. Pero a su vez es necesario realizar el transporte colectivo en el sistema vial, los resultados obtenidos en otras áreas son altamente favorables permitiendo importantes ahorros en flotas y combustible sin contar por supuesto los tiempos de los usuarios. El área no cuenta con carriles o sendas exclusivas, semáforos actuados por ómnibus, prioridad en la circulación, etc. Son medidas que sin duda mejorarían la oferta en el sistema. Asimismo, la circulación por avenidas y calles en ciudades con alta densidad demográfica, centros comerciales, centros de estudio, enlentecen y perjudican la eficiencia del sistema.
3) En el transporte de pasajeros la clara identificación visual del sistema por parte de los usuarios, como se ha comenzado a realizar en el Departamento de Montevideo para los recorridos urbanos, es esencial para la perfecta información de las oportunidades que el mismo pueda ofrecer.
   A saber:
   - Identificación de paradas: las mismas no están demarcadas sobre todo en los corredores centrales.-Av 8 de Octubre, Av. Italia, Av Gral. Flores, etc.-.
   - Identificación de recorridos: tal información no es suficiente en paradas y terminales-.
   - Identificación de los destinos: los destinos que aparecen en los ómnibus no siempre permiten concluir cual es su recorrido, pues

muchas veces solo exhiben el nombre del lugar al que se dirige la línea.

4) Estudiar el desarrollo de servicios locales y barriales con un amplio sistema de combinaciones que permita movilizarse sin restricciones con el pago de un complemento sobre el valor del boleto.
Implementar terminales de transbordo que permitan una mejor utilización de recursos y servicios. Se constató que en horas de baja movilidad de pasajeros circulan unidades vacías por los mismos corredores centrales cuyos destinos finales no difieren sustancialmente o cuyos derivados de línea no implican una extensión mayor a los 10 o 15 minutos de recorrido. Hipótesis sobre un escenario posible: Av. Italia, los servicios con destino Solymar Norte, Solymar, Parque Solymar, Pinar, etc., podrían contar con la instalación de una terminal de transbordo en el kilómetro 24 que distribuya el aporte de pasajeros de servicios con origen en Montevideo.

5) Las ideas y propuestas deben estar sustentadas por un adecuado equipo multidisciplinario de técnicos (Universidad de la República, Intendencia Municipal de Montevideo, Junta Nacional de Empleo, trabajadores, empresarios, autoridades nacionales y usuarios) que a través del diagnóstico exacto estudie y elaboren una propuesta viable de reestructura vinculada al Plan de Ordenamiento Territorial (POT) que definirá el futuro sistema de transporte de Montevideo y los Departamentos limítrofes. Resulta asimismo de suma importancia que el análisis de todo tipo de medida o de sistema a implementarse a futuro (léase tren de la costa, tarjeta inteligente, metro, etc.) debe estar enmarcado en un plan global donde no se debe improvisar, sino de sistemas implementados, sobre la base de estudios serios de factibilidad, rentabilidad e impactos sociales sobre los sectores ya existentes.

Cualquier medio de transporte alternativo, debe tener como condición previa, de los pliegos de licitación a las empresas participantes para su explotación, que los servicios serán prestados siempre por los actuales trabajadores del transporte urbano y suburbano de pasajeros.

La metodología es también un factor muy importante del proceso de reestructura. La combinación de las alternativas elaboradas por equipos multidisciplinarios y la comprobación práctica de las mismas a través de planes pilotos, forman parte de un complejo y flexible proceso de transformación gradual del actual sistema de transporte.

6) **En ese sentido creemos imprescindible la creación de una autoridad metropolitana para regular la aplicación de un proyecto de integración y modernización de los servicios del área metropolitana a partir de los acuerdos que se logran entre los actores en un ámbito de debate nacional, convocado y orientado por el Estado con la participación de los trabajadores, los empresarios, el gobierno nacional y municipal para acordar y construir entre todos esa alternativa, que mejore la calidad de los servicios a la población y asegure los puestos laborales de los trabajadores.**

7) Otro aspecto fundamental en el cual hay que integrar los esfuerzos nacionales y municipales, será como hacer frente integralmente a situaciones de colapso económico de empresas del transporte, que deban requerir medidas de emergencia, a los efectos de eliminar niveles de conflictividad social, que harían mucho más difícil un proceso gradual y consensuado de reestructura del transporte, que precisa concentrar y desarrollar las energías innovadoras y la inteligencia colectiva de los actores sociales del sector, en el aporte de iniciativas y propuestas, que coadyuven al proceso de elaboración y negociación entre las partes.
Por eso proponemos la creación de un FONDO DE GARANTÍA SOCIAL Y LABORAL, que atienda tanto las inversiones necesarias para la reeducación profesional y la seguridad de los ingresos mensuales de los trabajadores del transporte, de acuerdo a los convenios vigentes en el sector, así como cualquier aspecto vinculado a los impactos que sobre el mundo del trabajo como consecuencia del proceso de reestructura.

8) La financiación por parte del Estado Nacional en confluencia con el gobierno municipal a través de los organismos financieros nacionales e internacionales, de un proceso de reestructura que implica importantes inversiones en equipamientos, infraestructura, procesos de reeducación profesional y reincorporación de los trabajadores en el nuevo sistema, implica la definición por parte del gobierno y parlamento nacional de políticas globales de transporte y plantean como contrapartida necesaria e imprescindible, la seriedad y responsabilidad en la actuación de los actores sociales.
Los trabajadores no estamos dispuestos a exigir al Estado esfuerzos económicos que signifiquen "pan para hoy y hambre para mañana" y que no estén dirigidos a un proceso serio y firme de reestructura y transformación radical del sistema de transporte.

El ejemplo de ONDA es una lamentable experiencia de despilfarro de recursos de la sociedad toda para financiar la ineficiencia empresarial con desastrosos resultados.
Es por eso que reclamamos que los posibles subsidios a los servicios de transporte, como existen por parte de los gobiernos nacionales en la mayor parte del mundo desarrollado, así como las medidas de emergencia para solventar las empresas frente a la crisis del sector deben ser llevadas adelante con las garantías necesarias para administrar correctamente los recursos de la sociedad.

9) **Condiciones de los trabajadores para la introducción de nuevas tecnologías en el sector**
La tecnología deberá estar al servicio del HOMBRE y de las mejoras en la calidad de los servicios al usuario y de las condiciones de trabajo, pero no sustituyendo al trabajador y marginándolo como hasta ahora lo a hecho el neoliberalismo. Ninguna introducción de tecnología en el sector se podrá realizar en forma unilateral, afectando la estabilidad laboral de los trabajadores que actualmente prestan funciones en las empresas.

Cualquier proceso de introducción de nuevas tecnologías se debe realizar con el acuerdo de todas las partes para lo cual se propone la creación de un organismo multipartito (trabajadores, empresarios, I.M.M., M.T.S.S., M.T.O.P., M.S.P.) que regule y controle dicho proceso.
Los trabajadores no somos ni seremos enemigos del avance tecnológico, pero exigimos que los mismos impulsen el desarrollo humano, colectivo e individual de los trabajadores del transporte.
El proceso de reestructura y de introducción de nuevas tecnologías exige la participación de los trabajadores no solo en el proceso de discusión sino también en los beneficios económicos exedentarios que generen los cambios productivos, a través de la reducción de la jornada laboral que asegure los
Puestos laborales, teniendo en cuenta el nuevo tiempo socialmente necesario para reproducir la fuerza de trabajo, por el aumento de la productividad que los cambios tecnológicos y las nuevas formas de organización del trabajo pudieran generar en el sector.
Dicho aumento de la productividad del trabajo tampoco puede estar basado en el aumento de la intensidad del trabajo y de la explotación de los trabajadores, afectando su salud laboral, como esta ocurriendo en la actualidad con los procesos de reestructura del sector.

10) El proceso de reestructura del sector no puede ser realizado en forma unilateral y salvaje por parte de los empresarios sobre la base del congelamiento y rebaja salarial, la reducción de los puestos de trabajo, la pérdida de conquistas y el desmejoramiento de las condiciones laborales. Los cambios y transformaciones en las formas de producción del sector se deben regular a través de un convenio colectivo marco, que asegure la estabilidad laboral, mejore las condiciones de ingreso y de trabajo y regule las formas de funcionamiento del transporte y de las nuevas tareas emergentes ya en el sector, (conductor-cobrador), así como otras que pudieran desarrollarse en el futuro, a través de planes de reeducación profesional y laboral de los trabajadores que les permitan adaptarse a las nuevas tareas que puedan requerir el proceso de reconversión productiva en el transporte, para lo cual hay que integrar con este objetivo a la Junta Nacional de Empleo.

EL SECTOR INFORMAL

Si bien la informalidad no es un hecho nuevo en la economía nacional, si lo es en el sector transporte, quien indudablemente no puede estar ajeno a la crisis que afecta a la sociedad en su conjunto. De reciente aparición, este fenómeno tiene la particularidad de ser alentado por el propio Estado a través del Ministerio de Turismo, de las Intendencias Municipales, de la Corporación Nacional para el Desarrollo, de la Dirección Nacional de la pequeña y mediana empresa y hasta por parte del propio B.P.S. Todo este paradójico comportamiento acarrea un doble efecto: por un lado permite que los prestadores informales perciban ingresos al precio del transporte formal, distorsionando por completo el mercado y por otro lado se permite que lo perciban sin tener que

responder a las obligaciones fiscales y previsionales enumeradas anteriormente que el sector formal soporta. Ante ello consideramos necesario formular algunas medidas anteriormente que el sector formal soporta. Ante ello consideramos necesario formular algunas medidas:

1) Solicitud de certificado habilitante ante el M.T.O.P. por parte de quien pretenda realizar algún tipo de servicio regular de transporte de pasajeros.
2) Eliminación de exoneraciones impositivas que benefician la adquisición de microbuses o camionetas.
3) Modificación del Dec. 59/998 que habilita se exonere de I.V.A. a los créditos de uso (leasing).
4) Otorgamiento de matrícula por parte de las Intendencias solo y exclusivamente a aquellas unidades que sean efectivamente afectadas a la prestación de servicios genuinos turísticos y/o transporte escolar.
5) Elaboración de un registro de unidades habilitadas para prestar servicios regulares y de turismo de personas.
6) Exigencia de habilitación del M.T.O.P. por parte de los organismos de financiación y de fomento.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

1) **Campaña educativa de usuarios y trabajadores.**
2) **Racionalización del sistema.**
3) **Adecuación del transporte a los nuevos centros de trabajo y barriales.**
4) **Abaratamiento de costos.**
5) **Racionalización del tránsito en calles y avenidas.**
6) **Protección del medio ambiente.**
7) **Transporte y seguridad.**
8) **Terminales.**
9) **Otros lineamientos de acción.**
10) **Mejoramiento de las condiciones laborales en el sector.**
11) **Priorizar los capitales nacionales, la participación municipal y/o estatal en empresas mixtas y la autogestión social del transporte.**

1) **Campaña educativa de usuarios y trabajadores.**- Este aspecto es lo primero que deberá encararse, ya que nos planteamos nuevas modalidades para nuestro transporte y una concepción diferente del mismo. Ante ello la educación deberá ser el motor de la comprensión y aceptación de los cambios. En consecuencia este trabajo deberá ser encarado con particular dedicación tanto por la IMM como por las EMPRESAS, los USUARIOS y los TRABAJADORES. Todas las partes implicadas deberán participar activamente a través de sus representantes en la misma.

   Nos planteamos que los recursos humanos establecidos en un sistema de educación y formación profesional permanente de los trabajadores en todos los niveles de la actividad apuntando a que solo con la dignificación

del trabajo realizado por los trabajadores del transporte es posible elevar la calidad de los servicios.

2) **Racionalización del sistema.-** La misma se basará en la no sobreposición de líneas y en una correcta adecuación de los recorridos y frecuencias distribuyendo de acuerdo a las necesidades de la población las unidades del transporte en las zonas de Montevideo y el área suburbana. Para ello responsabilizará al Departamento de Tránsito y Transporte de la I.M.M. de la elaboración de las minutas (en conjunto con las empresas) como de su fiscalización las 24 horas. De esta manera se evitará al usuario las prolongadas esperas, producto de frecuencias distorsionadas por una competencia feroz, y se logrará aprovechar mejor los recursos del servicio, que son las unidades.

3) **Adecuación del transporte a los nuevos centros de trabajo y barriales.-** Las nuevas propuestas de modificaciones de redes atenderán particularmente a la concepción de revalorización de nuevos espacios barriales, comerciales y de trabajos. Ya no es racional la sobrecarga de líneas existentes con destino "Aduana", ni las que atendías zonas hoy convertidas en cementerios de fábricas. El sistema vigente tuvo su último gran diseño en los inicios de los años 60 y después de esto procuró ir adaptando las líneas existentes a los pedidos de la población, todo lo cual terminó siendo una sobreposición de parches, muchas veces incoherentes. Esto es lo que debe ser racionalizado porque la ciudad ha cambiado, potenciando el rendimiento de las unidades en circulación. A tales efectos será especial preocupación del gobierno departamental una adecuada vinculación entre los principales centros de trabajo o de actividad y las zonas de habitación en el área metropolitana, así como los sitios y lugares de recreación, comercio e intercambio social. Coherentes con esta concepción, los Centros Comunales Zonales atenderán esta realidad coordinando además con otras administraciones de la metrópolis pensando la cobertura con servicios adecuados a los mismos.

4) **Abaratamiento de costos.-** Este punto tiene íntima relación con los dos anteriores, pero al mismo tiempo la comuna no deberá ser indiferente a la necesidad de recursos, que no deben provenir como hasta hoy exclusivamente de quien paga la tarifa, "Que pague más el que tiene más y que pague menos el que tiene menos", deberá ser la idea guía. Los mayores recursos deberán ser consecuencia de una política diferente, donde se Deberá Subsidiar al usuario con menores recursos. Se planteará al Gobierno Nacional la exoneración de los impuestos como el I.M.E.S.I. al gasoil y otros gravámenes fiscales sobre cubiertas, grasas y lubricantes, además del I.V.A. a los repuestos. A esto también debemos agregar derogaciones de cargas sociales como la de la Ley de Insalubridad (9.20%). Deberá remarcarse que mundialmente se considera negativo gravar impositivamente los servicios públicos y promover el ejemplo de la propia I.M.M. que eliminara hace 10 años las tasas municipales del boleto. Se fomentará la compra de insumos y repuestos de forma colectiva, a través de un sistema similar a un club de compras, quizás regulado desde la I.M.M. y se tenderá a la fusión de empresas para simplificar la gestión, abaratar los costos y reducir la competencia.

5) **Racionalización del tránsito en calles y avenidas.** Será un objetivo principal el mejor ordenamiento urbano del tránsito, priorizando carriles

por los principales corredores para lograr un transporte colectivo más ágil y seguro, jerarquizando el bus y el taxi en desmedro del auto particular. Todo ello beneficiará al sistema con una mejor velocidad comercial, evitará accidentes y optimizará el uso de la propia red vial.

6) **Protección del medio ambiente**.- Se efectuará una rigurosa vigilancia de las unidades del transporte colectivo, con estrictos controles y una firme exigencia del cumplimiento de las normas existentes, para evitar la contaminación ambiental y los ruidos molestos. Paralelamente se estimulará la utilización de la energía eléctrica para el funcionamiento de las unidades por ser insumo más económico y ecológico para las mismas.

7) **Transporte y seguridad.**- El gobierno departamental a cargo del Frente Amplio – E.P. se harán responsable de las condiciones de Seguridad para los pasajeros y trabajadores del transporte colectivo, en este sentido, promoverá y vigilará todas las medidas necesarias para la continuación progresiva de la renovación del parque vehicular. Asimismo estudiará la aplicación de medidas tendientes a reforzar la seguridad de trabajadores y usuarios en los buses especialmente en horas de la noche, cuando la acción de la delincuencia se hace más peligrosa.

8) **Terminales.**- Deberá completarse la construcción de terminales de líneas, un equipamiento imprescindible que será de especial atención por parte del gobierno departamental donde se carezca de las mismas, respetando las necesidades de los usuarios/as y trabajadores/as del transporte. El personal del transporte se está transformando, ya no son sólo hombres los que trabajan y las terminales existentes no están adaptadas a esta nueva realidad.

9) **Otro lineamiento de acción.**- Como aspectos complementarios al transporte colectivo de pasajeros, se atenderán otras realidades, donde se deberán prever las combinaciones con las diferentes empresas y sistemas principalmente en el área metropolitana; carriles exclusivos en algunos corredores, electrificación para usar energía renovable y no contaminante, eventualmente el gas natural como combustible más limpio y de precio más accesible. Como un ítem especial, deberá estudiarse el reclamo de los estudiantes secundarios del área metropolitana, a los efectos de otorgar un boleto estudiantil que sirva traspasando los límites departamentales a los efectos de equiparar a todos los estudiantes del área. Enfocando estas situaciones, se buscará desalentar la presencia del automóvil particular de las áreas centrales que causan perjuicios de congestionamientos y donde el principal objetivo será "que el transporte colectivo sea el primer automóvil de los Montevideanos".

10) **Mejoramiento de las condiciones laborales en el sector.**- Una reestructura humana del transporte solo es posible con el mejoramiento de la calidad de vida y de trabajo de los obreros del ómnibus.

Un servicio estratégico para la economía del país y para el funcionamiento cotidiano de la sociedad montevideana debe estar basado en salarios adecuados a la importante función social que desempeñamos los transportistas.

Una moderna política de relaciones laborales que aumenten la autoestima y el respeto del trabajador, a través de un conjunto de estímulos morales y materiales.

La democratización y humanización del arbitrario sistema de sanciones de las empresas.
La racionalización de los horarios y servicios compatibles con las posibilidades humanas de cumplimiento.
La negociación colectiva de un sistema de incentivos económicos que mejoren los ingresos de los trabajadores.
El mejoramiento de la calidad y la entrega de los uniformes.
El mejoramiento permanente de la calidad del trabajo y del medio ambiente laboral a través de programas de salud ocupacional tendiente a mejorar la calidad de vida de los trabajadores y la rentabilidad empresarial. Desde la limpieza de las unidades del transporte, su diseño ergonómico tendiente al mejoramiento de los niveles de salubridad de los trabajadores que prevengan las enfermedades profesionales.

11) Priorizar los capitales nacionales, la participación municipal y/o estatal en empresas mixtas y la autogestión social del transporte.-

El gobierno municipal de Montevideo y los gobiernos del área metropolitana tenderán a favorecer los capitales de origen nacional en el transporte, por ser éste un servicio que no puede transformarse en lucrativo, cosa que sucedería si en él ingresaran empresas extranjeras ávidas de ganancias.

El proceso de reestructura en el sector debe reafirmar también el actual sistema cooperativo y promover nuevas formas jurídicas, para la prestación de los servicios en el sector impulsando la participación municipal y/o estatal en empresas mixtas, así como la autogestión social del servicio público de pasajeros.

Frente al proceso de crisis que amenaza la estabilidad de un sector estratégico que genera el 15% del PBI y ocupa decenas de miles de uruguayos, RECLAMAMOS:

La participación del Estado en un proceso de reestructura del transporte que exige la integración de todos los actores nacionales y del propio gobierno nacional, pues la misma trasciende las competencias del Gobierno Municipal de Montevideo, en una tarea que es de todos los uruguayos y que no debe conocer ni de exclusiones ni de intereses políticos menores.

Por eso el P.I.T.-C.N.T. y la U.N.O.T.T. insisten con el planteo frente a las autoridades nacionales y departamentales de la instalación de un DIALOGO MULTISECTORIAL, que construya una alternativa democrática con la participación de la SOCIEDAD CIVIL, como instrumento de transformación del actual marco de las RELACIONES LABORALES EN EL URUGUAY para una reestructura HUMANA, MODERNA y SOLIDARIA que mejore las condiciones de trabajo de los obreros del sector, la prestación de los servicios y la calidad de vida de los usuarios del transporte público de pasajeros.

Por la rebaja de los impuestos a los combustibles y otros insumos que gravan el precio del boleto.